С. С. С. Р.
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Н. К. П. С.
19-го декабря 1925 г.

БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.
№ 104. Г. ГОМЕЛЬ. № 104.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 1317—1323).

I. Распоряжения Правления дорог.

№ 1317. О возвращении из поездки на пленум ДК Зам. УЦД—Ч Михаленка, В. А.

14 сего декабря из поездки на ст. Унеча, на пленум ДК возвратился.

Зам. Уполномоченного Народного Комиссара Путей Сообщения и Председателя Правления *Михаленок.*

Начальник Административного Отдела *Горбач.*

А. Административного Отдела.

№ 1318. Об установлении границ Василевичского врачебного пункта 6 медицин. участка.

(В дополн. приказа № 49—1924 г.).

В виду утверждения по смете Здравотдела 1925/26 г. Василевичского врачебного пункта, 6 мед. уч., впредь устанавливаются следующие границы его: ст. Нахов включительно—Демехи вкл., с Хойниковской веткой. Местопребывание врача—ст. Василевичи.

Границы Речицкого и Авраамовского фельдшерских пунктов, в связи с этим, следующие: Речицкого—Речица вкл.—Прибор вкл.; Авраамовского—Макановичи исключительно—Хойники включительно.

О чем и об'является для сведения и руководства.

За Члена Правления по Технической Части *В. Иванов.*

За Начальника Административного Отдела *Грабовский.*

П. Отдела Пути и Сооружений.

№ 1319. О наложении административных взысканий на ПД—4 уч. Кошлачева и ПДР—Янченко.

При осмотре линии 22/XI с. г. на 7 ок. 4 уч. обнаружены нижеследующие упущения и непорядки:

Дрезина и вагончик оставлены не запертыми на цепь и замок.

Квартира ПД находилась в запущенном и грязном состоянии.

Отхожее место и двор завалены кучами мусора и навоза.

В бане не производилась очистка и таковая находилась в грязном состоянии.

В кладовой околотка полный беспорядок, спец-мыло находилось в казарме на столе, имеющиеся в кладовой материалы хранятся небрежно, подвергаясь порче.

ПД Кошлачев, хотя и находился в командировке для ускорения работ по развитию ст. Гомель-Сорт., но ежедневно возвращался по окончании рабочего дня на свой околоток, почему не мог не заметить перечисленных упущений и обратить на это должное внимание. Замещал ПД Кошлачева—ПДР Янченко.

За допущение указанного выше непорядка, что лежало на обязанности ПДР Янченко, об'являю последнему выговор, а ПД Кошлачеву, наблюдавшему все эти упущения и не потребовавшему от своего заместителя их устранения,—замечание.

Настоящий приказ предлагаю об'явить всем ПД, ПДР и ПЗ и предложить отнюдь не допускать в будущем подобных явлений.

Начальник Отдела Пути
и Сооружений *Иванов*.

За Начальника Общей
Части *Шицько*.

СК. Отдела Статистики.

№ 1320. О производстве переписи видимых хлебных запасов.

(Всем ДС, КС, ДЧ и ДН).

Напоминаю, что первого января 1926 года должна быть произведена перепись хлебных грузов, согласно циркуляра по дорогам от 21 сентября 1923 года за № 68.

Результаты переписи сообщаются в Отдел СК телеграфно второго января, не позже 12 часов дня.

Предлагается подлежащим агентам отнестись к настоящей переписи с должным вниманием.

За Члена Правления по Технической Части *В. Иванов*

Начальник Административного Отдела *Горбач*.

Т. Отдела Тяги и Подвижного Состава.

№ 1321. С инструкцией по уходу за качающимися колосниками паровозных топок.

Качающиеся колосники, установленные на некоторых пассажирских паровозах сер. Н, выявили, как показали произведенные испытания, полную свою пригодность в деле, упрощая уход за топкой, повышая обеспеченность своевременного хода поездов, благодаря достатку пара, создавая, наконец, благоприятные условия рационального использования топлива.

В виду этого, предполагается значительно расширить область применения качающихся колосников, путем оборудования ими в первую очередь всех пассажирских паровозов, а потом, при возможности, и товарных.

Несмотря, однако, на положительные стороны нового колосникового устройства, выявившиеся в самом начале опыта проведение в жизнь данного усовершенствования, как и всякого новшества столкнулось с недоверием многих паровозников. Таким недоверием непосредственных работников к техническим усовершенствованиям отчасти могут быть об'яснены отдельные случаи повреждения колосников нового типа, бывшие летом на Жлобинском участке Тяги. И хотя за шесть месяцев существования колосников мнение паровозников коренным образом изменилось в пользу нововведения, однако, и до настоящего времени кое где раздаются еще отдельные голоса против. Так как всякий механизм может выполнять свое назначение лишь при надлежащем уходе за ним, то для облегчения паровозных бригад разработана и предлагается к исполнению Инструкция по уходу за качающимися колосниками, при соблюдении требований каковой колосники должны работать исправно.

Вновь подтверждая полную целесообразность оборудования паровозов качающимися колосниками, предупреждаю лиц паровозного персонала, что ссылки (при опозданиях в пути и повреждениях колосников) на конструктивные недостатки колосников не будут мною приниматься во внимание, а будут рассматриваться, как желание оправдать свою виновность.

При сем прилагается утвержденная Членом Правления по Технической Части краткая Инструкция по уходу за качающимися колосниками паровозных топок.

Настоящий циркуляр касается: ТЧ, ТД, ТН, ТР и лиц паровозных бригад.

Врид. Начальника Отдела Тяги
и Подвижного Состава *Деянов.*

Начальник Части
Теплотехники *Сакуто.*

УТВЕРЖДАЮ.
ЧПТ *Федоров.*
10/XII—1925 г.

ИНСТРУКЦИЯ

по уходу за качающимися колосниками паровозных топок при угольном отоплении.

Качающиеся колосники состоят из отдельных поворачивающихся элементов, связанных в две группы (переднюю и заднюю), которые приводятся в колебательное движение посредством 2-х самостоятельных передач. Существенную часть этих элементов составляют гребенки, расположенные по всей площади колосниковой решетки таким образом, что зубья одних входят в промежутки между зубьями соседних, благодаря чему при их качании происходит дробление имеющихся на колосниковой решетке шлаков и проваливание последних в поддувало. Вращение гребенок, цапфы которых лежат в гнездах боковых балок, укрепленных посредством шпилек на обвязочном кольце, производится посредством поворачивания установленных на лобовом листе ручек.

Вышеозначенные качающиеся колосники имеют следующее назначение: улучшить процесс горения в паровозной топке, а следовательно, достигнуть более рационального использования топлива; облегчить уход за топкой устранением работы в пути с тяжелыми резаками и шлаковыми лопатами; улучшить парообразование котла и увеличить пробег паровозов без чистки топки.

При пользовании качающимися колосниками необходимо придерживаться нижеследующих правил:

1) Качание колосниковой решетки посредством ручек, имеющихся в будке машиниста, следует производить пред почтительно на стоянках паровоза.

2) Качание колосников в пути следования (т. е. на ходу) допустимо лишь при закрытом поддувале в целях предупреждения выбрасывания на путь горящего кокса, проваливающегося вместе со шлаком в поддувало при качании колосниковой решетки.

3) Пользование качающимися колосниками при прохождении мостов совершенно запрещается.

4) В виду раздельного действия обеих половин колосниковой решетки, следует сперва приводить в движение ту часть решетки, на которой интенсивность горения более слабая.

5) Покачивание должно производить по мере надобности, в зависимости от качества углей, по зольности, примерно: через 30—40 килом. проследования паровоза от начальной станции отправления и при дальнейшем его следовании несколько чаще, ввиду постепенного накопления на колосниковой решетке шлаков.

6) При указанных в п. 5 интервалах качание каждой отдельной части колосниковой решетки рекомендуется производить не более 5-6 раз.

7) После каждого качания нужно обращать внимание, чтобы ручки, посредством которых приводятся в движение колосники, свободно входили в свои гнезда, для чего иногда необходимо перед постановкой их на место, после прекращения качания, сделать несколько весьма незначительных поворотов (колебаний). При несоблюдении этого правила, зубцы гребенок в топке могут остаться несколько приподнятыми, отчего возможно их накаливание и обгорание, вследствие погружения их в горящий слой, и, кроме того, непроизводительный провал кокса в поддувало через увеличенные отверстия.

8) Необходимо следить, чтобы в поддувале не скоплялось большого количества шлаков, отчего доступ воздуха в топку будет затруднен, колосники снизу не будут охлаждаться и вследствие этого могут сгореть; кроме того от горящих угольков и раскаленных шлаков, просыпавшихся в поддувало, может происходить нагревание колосников снизу, что также способно повлечь за собой сгорание колосников.

9) Удаление собравшихся в поддувале шлаков можно производить на промежуточных станциях через дверцы, устроенные в боковых стенках поддувала (где таковые дверцы имеются).

10) Имеющейся на некоторых паровозах в передней части колосниковой решетки опрокидывающейся плитой следует пользоваться только при основательной чистке топки в депо, или в месте длительной стоянки, проваливая резаком или лопатой шлаки в поддувало и затем выгребая их оттуда.

Опрокидывание плиты производится посредством особого ключа, хранящегося на паровозе.

Примечание: Пользование плитой в холодное время не рекомендуется, во избежание возможного охлаждения передней части топки и, отсюда, течи дымогарных труб.

11) При употреблении углей с легкоплавкими и заливными шлаками следует предварительно принять меры, чтобы шлак затвердел, после чего он может быть сломан качающимися гребенками.

12) Мероприятия, направленные к тушению искр и горящих шлаков, в зольниках паровозов, предусмотренные (на стр. 21) „Наставлением по отоплению паровозов дровами“, изд. Западн. ж. д. 1919 г., должны особенно строго проводиться при качающихся колосниках, при которых единовременно выбрасываются в поддувало значительные количества раскаленных шлаков, посему, несмотря на постановку в клапанных отверстиях зольников предохранительных сеток, после каждого качания колосниковой решетки необходимо принимать меры, в целях пожарной безопасности, к тушению спущенной в поддувало золы посредством заливательных трубок и наблюдать, чтобы на днищах зольников всегда была вода.

Врид. Н-ка Отдела Тяги и
Подвижного Состава *Деянов*.

Нач. Части Теплотехники *Сакуго*.

К. Коммерческою Отд.

№ 1322. О дополнении к тарифному № 5395 Сбор. Тар. № 324.

Согласно телеграммы ЦЖ за № ФС 103-3/32, сообщается для сведения и руководства, что, при определении минимума не свыше трех рублей при оплате гербовым сбором железнодорожных грузовых документов на грузы, перевозимые с участием городских станций и Коммерческих Агентств, следует принимать во внимание всю подлежащую обложению гербовым сбором сумму сборов и платежей, как поступающих в пользу городских станций, так и следуемых железным дорогам. В зависимости от этого, в пункте 1 Тарифного № 5395, Сбор. Тар. № 324, слова в скобках: „когда эта сумма свыше 3 руб.“ и кавычки исключить.

Начальник Коммерческого
Отдела *Савельев*.

II. Распоряжения Дорпрофсожа.

№ 1323 Об экскурсиях для учащихся.

(Всем Учкпрофсожам, ЧУ и Зав. школами ФЗУ по Западным жел. дор. № 414/02/18).

Настоящим Дорпрофсож раз'ясняет на основании нижепомещенной телеграммы ЦК № 414 272 512 от 9/VII—25 г., что учащимися школ Соцвоса, Фабзавуча, Техникумов и Профшкол, желающими ехать на экскурсии, должны возбуждаться ходатайства непосредственно перед Учебным Отделом.

Существующим положением предусматриваются только экскурсии рабочих и служащих, работающих на предприятии, коим надлежит руководствоваться.

Отв. Секретарь ДК Зап. ж. д. *Мосягин*.

Отв. за культработу ДК *Кулик*.

Копия.

Телеграмма из НКПС № 2330 от 9/VII—1925 года.

(Гомель, Дорпрофсож Западных ж. д)

На запись по прямому экскурсий школ ученичества обслуживаются Цутранпросом. Применять льготы № 6 5453 нельзя.

№ 414 272 512.

Зав. Орг. Отд. ЦК ж. д. **Миронов.**

Верно: *Кулик*.

Начальник Административного Отдела *Горбач*.

Изд. Западные жел. дор

Гомель, ГУБЛИТ № 890. (1050 экз). Гомель, Типо-Лит. Западных ж. д. 1925 г.—3465.